



DIARIO FINANCIERO

Inicio > Empresas > Industria

Industria

Ministerio de Transportes mandata a EFE para preparar una nueva opción de tren Santiago-Valparaíso

La alternativa considera crear un trazado ferroviario que vaya por la zona norte de la Región Metropolitana, haciendo un corte por Batuco, localidad que actualmente tiene un proyecto en ejecución.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Miércoles 15 de junio de 2022 a las 04:00 hrs.



Foto: Agencia Uno

Compartir



El gobierno de Gabriel Boric se comprometió a buscar una fórmula para impulsar la construcción del emblemático proyecto del tren Santiago - Valparaíso, idea que surgió por primera vez en la administración de Eduardo Frei Ruiz -Tagle a finales de los noventa. Hasta el momento hay dos iniciativas privadas que están en carrera, sin embargo, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Juan Carlos Muñoz, está preparando una tercera alternativa de la mano de la Empresa Ferrocarriles del Estado (EFE).

El viernes pasado el titular de la cartera se reunió con el presidente de la empresa estatal, Eric Martin, para discutir el plan nacional de trenes. Y, entre varios temas, fuentes revelaron que se estableció iniciar estudios de prefactibilidad para usar la infraestructura de los rieles existentes en la V Región y conectar Santiago con Valparaíso.

2
PROYECTOS PRIVADOS
HAY ACTUALMENTE.

US\$ **250**
MILLONES
ES EL SUBSIDIO QUE TENDRÍA DE
FORMA ANUAL EL TREN.

La idea está en pañales, pero EFE tiene una extensa red construida que parte en Estación Central y que sigue hacia el norte por Polpaico, hasta llegar al puerto de Valparaíso por el interior de la región.

Además, actualmente está en ejecución la puesta en marcha del servicio de pasajeros a Batico, que contempla una conexión con el Metro en la estación de Quinta Normal y que podría ser la puerta de entrada para dar forma al plan.

Las iniciativas en carrera

La alternativa de EFE requerirá un estudio detallado porque hoy los tiempos de viaje entre un punto y otro serían sobre las tres horas.

Fuentes que conocen el plan, explicaron que el gobierno está analizando la opción de hacer un corte en el mapa justo en el eje de Batico y construir una vía que llegue hasta el puerto. Hace un par de meses, la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa) presentó esta propuesta similar, con un trazado en forma de U de 185 kilómetros de longitud, que actualmente podría ser usado y conectar en dos horas Santiago y Valparaíso.

En el caso de que EFE sea el mandante del proyecto, correrá con la carga del subsidio que, hasta el momento oscilan entre US\$ 200 millones y US\$ 250 millones anuales, según los cálculos que hizo el expresidente de la estatal, Pedro Pablo Errázuriz, en algunas entrevistas la semana pasada. Este monto es similar a la cifra que todos los años entrega el Estado a la compañía para cubrir el déficit operacional.

Antes de activar el plan de Juan Carlos Muñoz, la Dirección de Concesiones someterá a análisis los dos proyectos privados que se están disputando la construcción, que son: el consorcio internacional chino-chileno TVS, integrado por la multinacional China Railways Group Limited (CREC), Latinoamérica Infraestructura y Sigdo Koppers; y el otro conglomerado integrado por la española Talgo, Agunsa y FCC.

Ambos proyectos están entrampados desde 2019 en esta área del Ministerio de Obras Públicas (MOP), luego de que el 24 de mayo de ese año se hizo una revisión de las iniciativas y EFE mostró su preocupación a la autoridad.

El problema, reveló la estatal en una carta, es que pese a tener una rentabilidad social favorable, los costos de operación son demasiado inferiores a los valores promedios que tiene la compañía estatal, generando dudas en su rentabilidad.

Para ejemplificar, EFE comparó el gasto operacional de los dos proyectos con el servicio a Melipilla que en ese entonces estaba bajo evaluación ambiental.

El consorcio integrado por Agunsa arrojó un valor de US\$ 6,1 millones por km, pese a que tiene un trazado similar al que propondrá la Estatal que va por Til-Til y conecta hasta el Merval (Metro de Valparaíso); mientras que los chilenos-chinos fue de US\$ 4,8 millones por km y su ruta es 100% nueva.

Ambas cifras son menos de la mitad de la empresa del Estado que tiene un promedio de costo de US\$ 14,2 millones por km en la obra a Melipilla.

A lo anterior, se suma que las tarifas de ambas alternativas eran demasiado altas (sobre \$ 5.000 en ese entonces) comparadas con lo que la gente había mostrado disposición a pagar comparativa con los proyectos ferroviarios en operación.

La conclusión de la misiva enviada al MOP en 2019 fue que: “se ve atractivo el proyecto desde la perspectiva ferroviaria, sin embargo, tiene diversos aspectos técnicos y económicos que deben ser revisados y contar con estudios suficientes para asegurar que no contempla ningún tipo de subsidio”. Actualmente, tanto ambos consorcios deben continuar sus estudios a nivel de anteproyecto dentro del MOP, bajo la cartera de Concesiones.

Los factores que analizará el MOP para dar visto bueno a los proyectos

Para que se concrete el tren Santiago-Valparaíso, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) debe estudiar dos dimensiones de los proyectos en carrera: la rentabilidad social y la financiera.

El analista de transportes de IKONS ATN, Eduardo Koffmann, explicó que el primero es un criterio de inversión para obras de infraestructura pública que compara los costos y los beneficios económicos, poniendo ambos en una balanza, desde el punto de vista de toda la sociedad chilena. “Por eso se llama social”, comentó, y así se define si un proyecto es deseable o no.

Lo segundo es un cálculo que hace el inversionista donde analiza todos sus egresos monetarios -como inversión, costos fijos, costos variables, impuestos, salarios- y los compara con sus ingresos o ventas. Luego se proyecta en el tiempo y se ve el “costo de oportunidad”.

A su juicio, el análisis de este proyecto debe ser “acucioso”, porque se trata de una inversión millonaria y “forzar” que la rentabilidad sea positiva podría ser una mala señal para el mercado.